

Consultatie sessie 2 d.d. 12 december 2007

Algemeen

Vraag

Stellingname van gemeente Noordwijk t.a.v. RGL mag blijkbaar niet bekend zijn!

Antwoord

Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over een tracékeuze voor de RGL West. Antwoord door gemeente Noordwijk zie de website gemeente Noordwijk.

Vraag

Waarom staat er geen informatie over de RGL op de website van de gemeente? Wij willen voorlichting, ook als de gemeente nog geen standpunt ingenomen heeft!

De Provincie doet ieder geval goed haar best – ook al zijn we het er niet mee eens!

Antwoord

Wethouder heeft toegezegd voor de kerst de vragen en antwoorden op de website te plaatsen.

Vraag

Is College voor of tegen RGL?

Antwoord

Wethouder: Gemeente heeft in eerdere fase ingestemd. Het vervolg proces dient goed doorlopen te worden. In voorjaar 2008 zal er door het College een beslissing genomen worden.

Vraag

Hoeveel mensen van Estec verwacht u dat er gebruik gaan maken van RGL? Nu rijdt er slechts een klein busje dat halfvol zit. En waar komen die mensen vandaan? Niet uit Noordwijk en Katwijk.

Antwoord

Er werken 2400 mensen bij Esa Estec, waarvan 1600 mensen met de auto reizen.

Vraag

Er wordt al 12 jaar gekeken naar een betere verbinding met station Voorhout.

Antwoord

Zie thematisch antwoord Tracering en voorgeschiedenis bij vragenlijst 1^e consultatieavond.

Vraag

De kosten van dit soort projecten overschrijden altijd. Wie gaat dat betalen?

Antwoord

Verwachting is dat een project zoals de RijnGouwelijn West geen grootschalige kostenoverschrijdingen zal krijgen. Bij veel grote infrastructuurprojecten zijn vaak de benodigde kunstwerken (viaducten, bruggen, tunnels etc.) kostenbepalende factoren (bijv. door het later toevoegen van een tunnel). De inpassing van de RijnGouwelijn West is voornamelijk op maaiveldniveau, en er zijn nagenoeg geen kunstwerken noodzakelijk (uitzondering Torenvlietbrug bij de A44).

Vraag

Is een lus door Noordwijk en dus enkelspoor, een oplossing?

Antwoord

Een grote lus door geheel Noordwijk levert een mindere vervoerswaarde op en is niet rendabel. Bij aanleg zullen ook meer straten aangepast moeten worden, wat hogere aanlegkosten geeft. Een kleine lus in Noordwijk aan Zee – via de Parallel Boulevard en Huis ter Duinstraat – is in de MER wel één van de alternatieven die onderzocht wordt.

Vraag

In Noordwijk is in 5 jaar tijd het aantal busreizigers teruggelopen van 70.000 naar 50.000. De dienstregeling in Noordwijk-binnen is sterk verslechterd. Katwijk daarentegen kent een groeiend aantal busreizigers. Wij willen verbetering van OV!

Antwoord

Lightrail is kwalitatief een betere vorm van OV dan de bus. Het is toegankelijk, open, modern, snel en rijdt frequenter dan de bus (4 keer per uur). De invoering van de RijnGouwelijn in Noordwijk is bedoeld om het OV van Noordwijk te versterken in de richting van Katwijk en Leiden. De RijnGouwelijn dient voor een hoger gebruik van het totale OV-netwerk te gaan zorgen (bus+sneltram) in Noordwijk.

Vraag

- Waarom worden de burgers niet betrokken bij de vraag naar nut & noodzaak en vervoerswaarde van RGL?
- Voorstel om een enquête onder de burgers te houden.
- Randstedelijke Rekenkamer zegt dat tekorten kunnen oplopen tot € 124 miljoen.

Antwoord

- In de vorige fase van dit project hebben de burgers de mogelijkheid gehad te reageren op de diverse plannen.
- Het is ons niet duidelijk welk doel deze enquête moet dienen.
- De gegevens van de Randstedelijke Rekenkamer gaan over het gedeelte tussen Gouda en Leiden (dus niet over de RijnGouwelijn West) en zijn deels weerlegd in het verleden.

Vraag

Ontsluiting van Noordwijk moet verbeterd worden. Met name richting het noorden – meeste woonwerk verkeer gaat die kant op. RGL levert hieraan een te lage bijdrage.

Antwoord

De OV-ontsluiting vanuit Noordwijk richting het noorden heeft de aandacht bij de gemeente en provincie. Gezien de ontwikkelingen in de as Leiden-Katwijk, heeft Noordwijk nu wel de kans om richting het zuiden een verbetering te krijgen voor het OV via de RijnGouwelijn, alsook voor het autoverkeer (RijnlandRoute).

Vraag

Er zijn 2 voorgestelde tracés door het dorp. Er staat al onomstotelijk vast dat RGL er komt. Dat willen wij niet.

Antwoord

Uw mening is gehoord.

Vraag

Veiligheid mag niet verslechteren zegt u. Rapport van SWOV "Positie sneltrein in" geeft aan dat een tram alleen veilig is:

- o bij ongelijkvloerse kruisingen of gebruik van slagbomen
- o tram niet harder rijdt dan 30 km/uur
- o kans op aanrijdingen 30x groter is dan met auto

Antwoord

De aanbevelingen in dit rapport zullen zonnodig worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. De inpassing van de RGL west is vergelijkbaar met de inpassing van een gewone tramverbinding, met binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/u. De RGL zal op tracés waar vanwege deze rijsnelheid een te groot veiligheidsrisico ontstaat (te weinig zicht op verkeerssituatie, te weinig zicht om tijdig te kunnen stoppen bij oversteken over de trambaan), een lagere rijsnelheid hanteren. In het ontwerp is op een aantal tracés al rekening gehouden met een lagere rijsnelheid (bijv. Quarles van Uffordstraat met 30 km/u).

Vraag

Huidig OV is ontoereikend door noodzaak van overstappen. Laat Connexion en NS eens met elkaar praten

Antwoord

Ten aanzien van de RGL zijn de huidige plannen voor de concessie dat er één exploitant moet komen voor bus en tram (intermodaal). Daardoor is een optimale afstemming tussen bus en RGL West verzekerd en worden de wachttijden zo kort mogelijk.

Vraag

Bussen op Beeklaan zijn altijd leeg. Dus waarom de tram, waar komt die vraag vandaan?

Antwoord

In de kustregio van Noordwijk wordt weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Het OV heeft maar 2 à 3% aandeel in de huidige verplaatsingen. De busverbindingen zijn blijkbaar te beperkt om voldoende reizigers aan te trekken. Busverbindingen hebben een beperktere betrouwbaarheid, vanwege de drukte op het wegennet. Tevens is de bus aan het begin- en/of eindpunt van een lijn altijd leger. Noordwijk ligt aan het eind van de RGL. Ook is de huidige dienstregeling bij veel haltes ingesteld op één bus per half uur. Een lightrailverbinding dient juist het huidige lage gebruik te verbeteren, door een kwalitatief hoogwaardigere verbinding te geven, die ook frequenter rijdt (4x per uur).

Vraag

U heeft het de hele tijd over de vervoerswaarde van de tram. Maar wat is de vervoerswaarde van de bus?

Antwoord

De bus Katwijk/Noordwijk genereert 29 miljoen reizigerskilometers.

Vraag

Minister Eurlings vindt nut & noodzaak niet aangetoond. Kent hij uw studies niet?

Antwoord

Minister Eurlings is inderdaad nog niet bekend met onze documenten. Dit zal gebeuren als wij onze aanvraag bij het Rijk indienen voor financiering (medio 2008).

Vraag

Planschade voor Noordwijk is 5 à 600.000 €. Wie gaat dat betalen? En is dat geld beschikbaar?

Antwoord

De hoogte van de planschade is nog niet bekend. Zie ook thematisch antwoord (Plan)schade onder de vragenlijst uit de eerste consultatieavond.

Vraag

U geeft aan dat in 2020 de mobiliteit met minstens 25% toegenomen is. Lost de overgang van bus naar RGL dat op?

Antwoord

De RijnGouwelijn is één van de maatregelen in het totale pakket van maatregelen om de problemen die deze groei zal veroorzaken op te vangen.

Vragen bij tafel Noordwijk aan Zee**Vraag**

Wat is het gewicht van een volle tram?
Wat is de oppervlakte belasting van de wielen?
(Martens – v Panhuijsstraat 64)

Antwoord

De aslast van de toekomstige voertuigen van de RijnGouwelijn mogen maximaal 55 kN bedragen. Het gewicht van een volle tram is nog niet bekend, aangezien er nog geen voertuig / materieel gekozen is waarmee de RGL geëxploiteerd gaat worden.

Vraag

Raad van Transportveiligheid: kans dat een tram iemand aanrijdt is 30x groter dan aanrijding met een auto. Hoe te waarborgen dat veiligheid niet slechter zal worden met komst RGL?

Antwoord

Zie thematische beantwoording Veiligheid (thema 1).

Vraag

Het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft aan dat een sneltram slechts ingepast kan worden in een duurzaam veilig verkeerssysteem als:

- kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd
- de sneltram op kruisingen langzaam rijdt
- Waarom worden deze aanbevelingen niet overgenomen?

Antwoord

Zie eerdere vraag in het gedeelte Algemeen van deze lijst.

Vraag

Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen op de Quarles van Uffordstraat?

Antwoord

Het aantal parkeerplaatsen dat mogelijk dient te wijken voor de RGL West is afhankelijk van de **inpassingskeuze** in de Quarles van Uffordstraat, en hoe de RGL eindigt in het totale tracé in Noordwijk aan Zee.

Als het tracé door de Quarles gaat, zal naar verwachting aan één zijde van de Quarles, tussen de Albert Verweijstraat en De Ruijterstraat, het parkeren dienen te wijken vanwege het smalle profiel ter plaatse (16,0 m). Schatting is dat het 10 parkeerplaatsen betreft. Deze 10 parkeerplaatsen kunnen op een andere locatie eventueel gecompenseerd worden, zodat er geen verlies optreedt.

Afhankelijk of de RGL dubbelspoor of enkelspoor heeft bij de halte Vuurtorenplein, treedt er een verlies aan parkeerplaatsen op rond de Golfbaan en Golfweg. De verwachting is dat bij een zorgvuldige inpassing van de halte het verlies beperkt blijft tot de parkeerplaatsen tussen de Golfbaan/Golfweg en de Parallel Boulevard (8 parkeerplaatsen).

Vraag

Mobiliteit groeit. Ook in/naar/van Noordwijk. Maar het Openbaar Vervoer daalt sterk. Wat wordt daar aan gedaan?

Antwoord

De komst van de RijnGouwelijns is één van de projecten die de kwaliteit van het OV juist dient te versterken. Modelberekeningen tonen aan dat de aanleg RijnGouwelijns tot een toename van het totale OV-gebruik zal leiden.

Vraag

Waarom wordt de infrastructuur van de N206 niet beter benut, gelet op eerdere investeringen in bruggen en dijken. Ook hier zijn studies gemaakt.

Antwoord

Om de groei van de mobiliteit van de komende jaren op te vangen wordt gewerkt aan OV en aan wegen. Ook bij de N206 (bijvoorbeeld in het project RijnlandRoute) wordt gekeken naar een verbetering van de infrastructuur.

Vraag

Hoelang kan ik terugvallen op eventuele schade ontstaan door de trein?

Antwoord

Zie thematische beantwoording (Plan)schade (thema 6).

Vraag

Kunnen wij zwart op wit krijgen dat de tram maar 30 km/uur door het dorp mag? En dat voetgangers op de zebra voorrang hebben?

Antwoord

Volgens de Leidraad inpassing trams in stedelijk gebied (CROW-publicatie 249) is het bij een straatsporeninpassing (samengebruik van het autoverkeer en tram op dezelfde baan) gebruikelijk dat de tram bij een voetgangersoversteekplaats voorrang verleent.

Op de tracés in Noordwijk aan Zee zal naar alle waarschijnlijkheid een snelheid van 30 km/u noodzakelijk zijn, vanwege de vele bochten en hellingen die de straten van Noordwijk aan Zee hebben. Om hiervoor een goede inpassing te maken is vaak een ontwerpsnelheid van 30 km/u noodzakelijk voor het alignement van de trambaan.

Vraag

Waarom is er geen route uitgewerkt via de van de Mortelstraat – Weteringkade – Nieuwe Zeeweg – Huis ter Duinstraat?

Antwoord

Deze route is niet onderzocht, omdat de trambaan hiermee een grotere afstand moet afleggen om bij de Huis ter Duinstraat te komen (1200 meter) dan via de van Panhuysstraat en Duinweg (700 meter). Bij de rotonde met de Lijnbaanweg is op twee plaatsen het wegprofiel een behoorlijk stuk smaller, en is er geen ruimte om een halteperron in te kunnen passen. De trambaan heeft ook een aparte bocht nodig nabij de rotonde.

Een route met dubbelspoor via de Duinweg naar de Huis ter Duinstraat is niet onderzocht vanwege het smalle straatprofiel in de Nieuwe Zeeweg ter hoogte van de Duinweg, en omdat het een lastige verbinding is richting het Palaceplein en/of Vuurtorenplein.

Vraag

Waar blijven de fietsers als er op de Quarles van Uffordstraat haltes worden gemaakt? Voor onze deur?

Antwoord

In de Quarles van Uffordstraat blijven de fietsstroken, zoals deze in de huidige situatie aanwezig zijn, gewoon bestaan bij de inpassing van de trambaan, met een breedte van 1,5 meter. Hetzelfde geldt voor de trottoirs. Doordat de halte in de brede middenberm bij het Vuurtorenplein is gepland, kan het fietsverkeer gewoon langs de rijbaan blijven, zoals in de huidige situatie.

Vragen bij tafel Noordwijk Binnen**Vraag**

Zijn er ook keermogelijkheden voor de auto op de Nieuwe Offemweg? Kan je met de auto de trambaan oversteken? Of moet je altijd doorrijden naar de rotonde om te keren?

Antwoord

Bij de rotondes, zo ook bij de Voorstraat, kan er gekeerd worden naar de andere richting. Er is vanwege de verkeersveiligheid gekozen om niet overal een overrijdbare middenberm aan te leggen. Echter het ontwerp is nog niet vastgesteld; in een latere fase worden dergelijke details verder ontworpen.

Vraag

Noordwijk Binnen: Waarom bovenleidingen in het centrum? Kan de tram daar toch ook op accu's laten rijden?

Antwoord

Voor de RijnGouwelijin is gekozen voor een aandrijving met bovenleidingen. Hiermee kan de RijnGouwelijin gebruik maken van het treinspoor tussen Leiden en Alphen a/d Rijn. Het is erg duur om een vervoerssysteem met twee aandrijvingen aan te leggen; het materieel is een stuk duurder.

Vraag

Noordwijk Binnen: Waarom vanuit veiligheidsoverwegingen de tram niet bovengronds aanleggen (ongelijkvloers – zie Den Haag)?

Antwoord

Een ongelijkvloerse inpassing is erg duur. Gezien het toekomstige gebruik van de lightrail is dit vanuit kostenoogpunt niet verantwoord. Ook gezien de horizonvervuiling en de massa van een ongelijkvloerse oplossing bovengronds past niet bij de uitstraling van Noordwijk.

Vraag

In antwoord op een vraag van de vorige avond stelt u dat de spoorleiding geen storing geeft op bv het TV signaal. Dat geloof ik ook wel. Maar dat werd niet bedoeld. Het gaat om vonkoverslag op de leiding van of naar de geleider op de trein. Mensen met Digitenne ontvangst en FM uit de ether zullen waarschijnlijk ernstige storing ervaren. Meldt dit ook.

Antwoord

Dit effect is ons onbekend. Wij zullen er in de volgende fase aandacht aan besteden.

Vraag

Door vertekening (lees: optisch bedrog) van de getoonde foto's en situatieschetsen is er geen mening te geven. Waarom zijn er geen trams ingetekend?

De weg wordt te smal en te druk. Ik ben tegen verandering.

Antwoord

De gemaakte fotomontages en ontwerptekeningen zijn opgesteld aan de hand van realistische inpassingen en ontwerptekeningen. Er is geen optisch bedrog.

Vraag

Nieuwe Offemweg 14-28. Verkeersveiligheid bij uitritten?

Antwoord

In een volgende ontwerpfase worden, indien voor dit tracé gekozen wordt, uitritconstructies van perceeltoegangen nader uitgewerkt, en beoordeeld op verkeersveiligheid.

Vraag

Voor Noordwijkers, nog voor toeristen is een eindpunt bij ESA/ESTEC een oplossing. De extra overstap is de dood voor het OV in Noordwijk. Tel uit de winst voor het autoverkeer.

Antwoord

Een eindpunt op de rand van Noordwijk (bijv. bij Estec), met een overstap op bus en sneltram, zal tot een lager gebruik van het OV leiden. Over het algemeen kan gesteld worden dat extra overstappen tot een verlaging van het gebruik leidt. Een dergelijke oplossing voor de RGL scoort slechter op de vervoerwaarde, en is duurder in exploitatie.

De kracht van een lightrailinpassing, is dat de trambaan in de bebouwde kom verder kan doordringen, en reizigers dicht bij hun eindbestemming laat uitstappen, zonder een benodigde overstap.

Vraag

Waarom niet de tram ondertunnellen vanaf bepaald punt? De bodem is er geschikt voor – zandbodem boven zeeniveau). Wellicht is dit financieel haalbaar – als ik het goed begrepen heb is er voor het Noordwijkse stuk van de RGL € 60 milj beschikbaar.

Antwoord

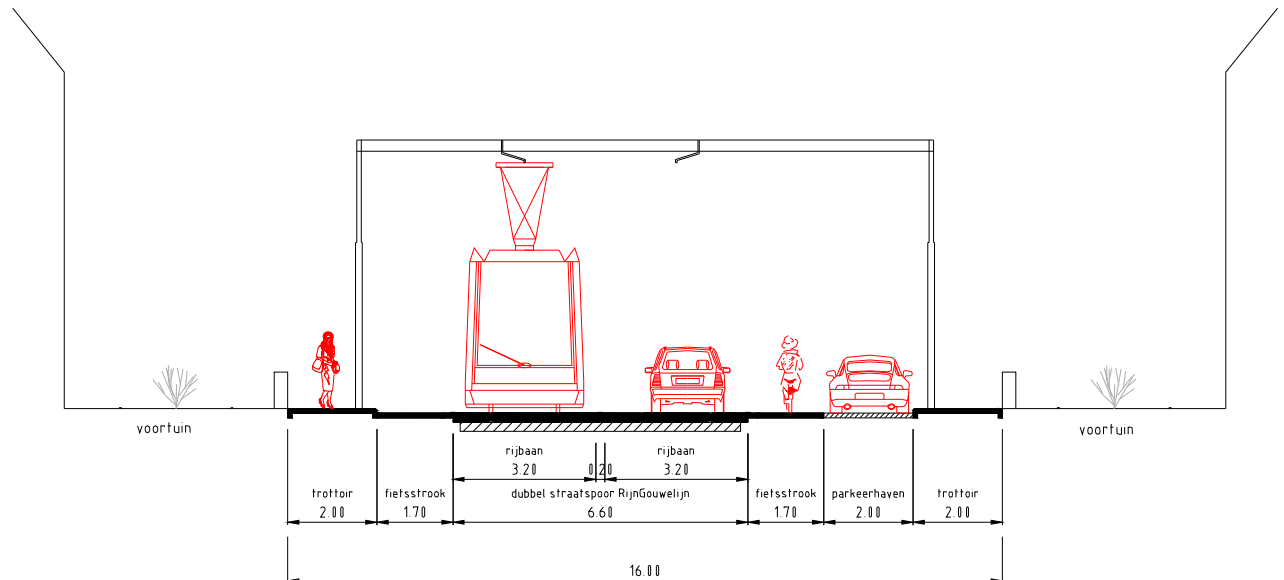
Dit bedrag is alleen haalbaar als de RGL bovengronds wordt aangelegd. Ondergronds aanleggen kost nog vele miljoenen meer. Een trambaan kan, door de vele mogelijke inpassingen, meestal goed ingepast worden binnen de bestaande infrastructuur op het maaiveld. Een tunnel is ook voor de sociale veiligheid slechter.

Vraag

Graag zou ik een tekening willen zien waarin tram, auto en fietser naast elkaar geplaatst zijn. Dit past namelijk niet.

Antwoord

Bij de oplevering van de Milieueffectrapportage zijn voor diverse straten dwarsprofielen getekend. Ter voorbeeld een dwarsprofiel van de Quarles van Uffordstraat, met een straatspoorinpassing op het smalste punt van 16,0 m.



Vraag

Waarom worden er geen transferia aangelegd en dan met shuttles naar de centra van de dorpen rijden?

Antwoord

Zie thematisch beantwoording Tracering en voorgeschiedenis (thema 3). Er zijn ideeën om de RGL mede als shuttledienst naar het strand te gebruiken.

Vraag

We willen cijfers zien. Hoeveel mensen zitten er straks in de tram?

Antwoord

In de Milieueffectrapportage worden de uitkomsten van het vervoerwaardeonderzoek gegeven, waaronder ook reizigersaantallen.

Vraag

Uitritten Oude Zeeweg 65a en 65 is aandachtspunt.

En mensen die de parkeergarage en het casino verlaten moeten naar rechts terwijl ze linksaf willen (als gevolg van de halte)

Antwoord

Bij de Oude Zeeweg is de inpassing op dit punt kritisch. De halte bij het Picképlein blokkeert het autoverkeer in één richting.

Tafel Noordwijk buitengebied

Vraag

Als ik in moet leveren op mijn grond is het economisch gezien een strop voor mij, daar het nu al minimaal is.

(van de Berg, Zwarteweg 6)

Antwoord

Ter hoogte van de Zwarteweg 6 is vooralsnog geen grondverwerving nodig aan de westzijde van de Zwarteweg. Zie verder thematische beantwoording (Plan)schade (thema 6).

Vraag**Vraag**

Suggestie: RGL langs ESTEC – Keyserwey, richting Rijnsoever

Antwoord

In de MER wordt variant E, een route middendoor 's-Gravendijck onderzocht. Een route via de Keyserwey wordt niet onderzocht, aangezien hiervoor twee krappe bogen in de trambaan noodzakelijk zijn, en de tramverbinding hierdoor een langere reistijd heeft van/naar Noordwijk.

Vraag

Hoe kom ik van de Herenweg (nr 77) op het fietspad?

Antwoord

Dit punt heeft reeds de aandacht in het ontwerp. Er zal bij de Herenweg een oplossing nodig zijn voor de woningen om op een veilige manier het fietspad te bereiken.

Vraag

Herenweg 77: Is ontwerp veranderd ten opzichte van vorige keer?
Is er grond van de huizen nodig?

Antwoord

Gezien het smalle punt nabij de tuinen van de Oblietoren, en de noodzaak voor een ontsluiting van de percelen via voet/fiets, is de verwachting dat rond de Herenweg nr. 77 een kleine strook grond benodigd is van de voortuin (circa 1,5 meter).

Vraag

Ik heb "praktisch" gezien grote problemen met het feit dat het aan- en afvoer van produkten bij de bedrijven dmv vrachtwagens. De manoeuvreer ruimte is te klein in uw tekening.
(van de Berg, Zwarteweg 6)

Antwoord

In het ontwerp van de parallelweg langs de Zwarteweg is nog geen aandacht besteed aan de rijcurves van het vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven. Dit zal bij een nadere uitwerking van het ontwerp, indien voor deze route gekozen wordt, aandacht krijgen. Natuurlijk dient het mogelijk te zijn dat de percelen langs de Zwarteweg bereikbaar zijn voor het vrachtverkeer.

Vraag

Door jeugd regelmatig 's nachts in het weekend "slopen???" tpv Zwarteweg 22 t/m 50

Antwoord

Zie thematische beantwoording Veiligheid (thema 1).

Vraag

Tracé variant toevoegen vanaf boog Estec bij 3-poort rotonde door nieuwe bedrijventerrein boven nieuwe woonwijk

Antwoord

Een dergelijke route zorgt ervoor dat de tram richting Noordwijk afbuigt, en een langere reistijd richting Noordwijk krijgt. In de MER wordt, om een snelle verbinding met Noordwijk te realiseren, gekeken naar tracés die in een zo recht mogelijk tracé richting Noordwijk rijden. Via alternatief 1, alternatief 2, variant E, H en I zijn er 5 mogelijke routes richting Noordwijk in het onderzoek.

Vraag

Geluidhinder toename door afremmen/optrekken

Antwoord

Zie thematische beantwoording Geluid en trillingen (thema 2).

Vraag

Perceeltoegangen met vrachtverkeer

- Achteruit insteken op percelen
- Rijcurve met standaard voertuig

Antwoord

In het ontwerp van een parallelweg langs de Zwarteweg is nog geen ontwerp gemaakt van de rijcurves van het vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven bij de perceelaansluitingen. Dit zal bij een nadere uitwerking van het ontwerp, indien voor deze route gekozen wordt, verder worden uitgewerkt.

Vraag

Heerenweg 74:

- Toegang tot garage en voordeur?
- Toegang bestaand (?) via inrit Herenweg

Antwoord

Voor de toegang bij Herenweg 74 zal gekeken moeten worden naar een alternatieve oplossing om het perceel bereikbaar te houden. Er is nog geen oplossing uitgewerkt, gezien de inpassing rond de rotonde Beeklaan / Herenweg nog niet is vastgesteld.